N° 25

FRE 2.13526

Cou
Fre
1865

CORPS LÉGISLATIF.

CONSEIL DES CINQ-CENTS.

MOTION D'ORDRE

FAITE

PAR FONCEZ, (de Jemmappes),

Sur la navigation intérieure.

Séance du 8 vendémiaire an 7.

CITOYENS REPRÉSENTANS,

Le Directoire exécutif vous a adressé, le 25 brumaire an 5, un message, par lequel il invitoit le Conseil à prendre en considération différentes réclamations à lui adressées, tendantes à faire

THE NEWBERRY LIBRARY

ceſſer les obſtacles multipliés qu'éprouve la navigation de l'Eſcaut & de la Haine dans les départemens du Nord & de Jemmappes : les unes, des bateliers d'Aire & de Douai, de Nord-Libre & de Mons, tendantes à terminer les difficultés qu'ils éprouvent entr'eux ; les autres, des marchands de charbon de terre & des intéreſſés dans les ſociétés charbonnières du département de Jemmappes, qui ſe plaignoient des obſtacles multipliés qu'éprouvoit la navigation de la Haine & de l'Eſcaut, tant par l'exiſtence d'une chambre d'aſſurance à Nord-Libre, qui s'attribuoit un droit excluſif pour le tranſport de charbon ſur ces deux rivières, que par les priviléges que prétendoient avoir les bateliers des différentes corporations d'y exercer excluſivement l'art de la navigation.

Vous avez nommé une commiſſion qui, reconnoiſſant le principe conſtitutionnel, qui n'admet plus de corporation, & toutes les conſéquences qui en ſont la ſuite, n'oſa dans ſon rapport, qu'elle fit à cette tribune le 28 ventôſe an 6, porter la hache contre l'abus des prétendues corporations des bateliers, & vous fit adopter une réſolution conforme au ſyſtême qu'elle s'étoit formé, qui les maintenoit proviſoirement.

Cette réſolution fut vivement combattue au Conſeil des Anciens, où le rapporteur, convaincu de la force des raiſonnemens des adverſaires, n'entreprit point de continuer ſa défenſe : elle fut rejetée unanimement le 7 meſſidor an 6.

Les orateurs qui ont combattu cette réſolution ſe ſont appuyés ſur différens moyens, & ont dit, 1°. qu'elle étoit ſubverſive des principes conſtitutionnels, en ce que, contradictoirement à l'art. 355 de la conſtitution, elle rétabliſſoit proviſoirement des corporations ; 2°. qu'une loi particulière ſur la navigation de la Haine & de l'Eſcaut étoit inutile, vu qu'il ne s'agiſſoit que de faire exécuter tous les réglemens de navigation autres que ceux relatifs aux corporations ; 3°. que toute diſpoſition recréative des

associations & corporations des bateliers étoit nuisible au commerce, auquel la navigation devoit toujours être subordonnée; qu'elle nuisoit également à l'exercice de l'industrie; 4°. qu'elle excluoit de la navigation des anciens bateliers, habitués à naviguer, qui n'étoient d'aucune corporation; 5°. que les raisons qui exigeoient, au 12 juin 1791 (date de la loi relative aux belandriers de Dunkerque, de Condé & tous autres départemens du Nord & du Pas-de-Calais), de conserver les droits des bateliers de l'intérieur contre ceux des Pays-Bas, alors autrichiens, avoient cessé d'exister par la réunion de la Belgique à la France; 6°. que la navigation de la Haine & de l'Escaut par des bateliers non maîtres démontroit que ce n'étoit point l'admission dans un corps qui donnoit l'expérience, & que l'intérêt des propriétaires des bateaux & des cargaisons avoit toujours fait pourvoir au choix des conducteurs; enfin, 7°. que la navigation de la Haine & des petites rivières écluſées étoit infiniment plus facile que celle de ces grandes rivières où on ne connoissoit pas ces maîtrises.

Après le rejet de cette résolution, vous avez nommé une seconde commission, composée des représentans du peuple Golsuin, Hennecart & moi, pour examiner de nouveau le message du Directoire exécutif. Mais, peu après, le Directoire, plus instruit du vrai état des choses par les renseignemens qui lui ont été fournis, & convaincu que l'inexécution des lois seules avoit jusqu'ici porté des entraves à la libre navigation de la Haine & de l'Escaut; informé du rejet de la résolution par le Conseil des Anciens; convaincu que le mal n'alloit qu'en croissant, & qu'il ne pouvoit trop tôt se hâter de parer aux inconvéniens graves qui résulteroient de la résistance opiniâtre des bateliers aux lois de la République, s'empressa de porter un arrêté salutaire, le 7 thermidor dernier, que je joins ici en copie.

ARRÊTÉ DU DIRECTOIRE EXÉCUTIF.

Paris, le 7 fructidor an 7 de la République française une & indivisible.

« Le Directoire exécutif, informé que la navigation de l'Escaut & des rivières qui se jettent dans ce fleuve éprouve à chaque pas des difficultés & des entraves qui ne sont que le produit de la cupidité & de la malveillance luttant contre les lois & les principes constitutionnels ; qu'il existe notamment à Nord-Libre, département du Nord, une soi-disant chambre d'assurance qui prétend imposer aux navigateurs des règles calquées sur d'anciens préjugés abolis, & sur l'intérêt personnel de chacun de ses membres ;

» Considérant qu'aux termes de la loi du 6 octobre 1791 sur la police rurale, nul ne peut se prétendre propriétaire exclusif des eaux d'un fleuve ou d'une rivière navigable ou flottable ; qu'ainsi la navigation des fleuves & des rivières ne peut appartenir à personne en particulier, & qu'aucun individu ne peut se l'arroger en tout ou en partie à l'exclusion de qui que ce soit ;

» Considérant qu'à la vérité une loi du 12 juin 1791 avoit prorogé l'ancien mode d'admission dans les corporations de bateliers, & avoit par suite maintenu le traité passé à Crespin entre les bateliers de Condé & ceux de Mons le 14 août 1686 ; mais que cette loi n'ayant pas été renouvelée depuis l'établissement de la constitution républicaine de l'an 3, doit, par cela seul, être regardée comme non avenue, puisque la constitution elle-même déclare, article 355, qu'il n'y a ni privilége, ni maîtrise, ni jurande, ni limitation à la liberté du commerce & à l'exercice de l'industrie & des arts de toute espèce, & que toute loi prohibitive en ce genre, quand les circonstances la rendent nécessaire, est essentiellement provisoire & n'a d'effet que pendant un an au plus, à moins qu'elle ne soit formellement renouvelée ;

» Considérant que l'intérêt du commerce & l'ordre public

follicitent la prompte répreſſion des actes arbitraires & des voies de fait que l'on emploie pour entraver la navigation du fleuve & des rivières dont il s'agit, & qu'il ne faut, pour obtenir cette répreſſion complète, qu'aſſurer l'exécution des lois exiſtantes,

» arrête ce qui ſuit :

» Art. Ier. Il eſt défendu à tous citoyens & individus, de quelque profeſſion qu'ils ſoient ou aient été ci-devant, de s'attribuer aucun droit excluſif à la navigation du fleuve de l'Eſcaut, des rivières y affluantes & des canaux qui y communiquent ; nul ne peut être empêché de naviguer ſur ces fleuves, rivières & canaux, ni contraint d'y rompre charge.

» II. Il eſt enjoint aux citoyens formant la ſoi-diſant chambre d'aſſurance de Nord-Libre de ſe ſéparer à l'inſtant même de la publication du préſent arrêté ; défenſes leur ſont faites de ſe réunir ſous cette qualité ou toute autre équipollente, aux peines de droit.

» III. Tous les réglemens de police fluviale, autres que ceux relatifs aux ci-devant corporations de bateliers, & aux chambres d'aſſurance, continueront d'être obſervés ſur la Haine & l'Eſcaut, ainſi que dans les rivières & canaux qui y communiquent.

» IV. Les ingénieurs des ponts & chauſſées régleront ſeuls le mouvement des eaux & écluſes ſous la direction & ſurveillance immédiate des adminiſtrations centrales, ſans qu'aucun ci-devant corps de bateliers, ou toute autre ci-devant corporation puiſſe s'y immiſcer, ſoit directement, ſoit indirectement, & ſans que les adminiſtrations municipales puiſſent s'y entremettre autrement que pour exécuter les diſpoſitions qui leur ſeront preſcrites par les adminiſtrations centrales.

» V. Les rames, convois & écluſées ſeront proviſoire-

ment composés du nombre de bateaux fixés par les anciens réglemens.

» Les administrations centrales des lieux de chargement pourront augmenter de nombre, d'après l'avis que leur enverront tous les mois les ingénieurs des ponts & chaussées.

» IV. Des bateaux non chargés pourront toujours, en quelque nombre qu'ils soient, remonter l'Escaut, ainsi que les rivières qui y communiquent, pourvu que leur marche n'empêche pas la navigation.

» VII. Provisoirement il pourra remonter dans la rivière de la Haine jusqu'à soixante-quinze bateaux à la fois, outre ceux qui composent les rames de Bossus & de Jemmappes.

L'administration centrale du département de Jemmappes pourra augmenter ce nombre, d'après l'avis que lui enverra chaque mois l'ingénieur des ponts & chaussées.

» VIII. Lorsqu'il se présentera pour remonter à la fois, un trop grand nombre de bateaux, la préférence sera donnée aux bateliers munis de billets de charges ou chartes-parties, & à ceux qui chargent pour leur propre compte.

» IX. Tout propriétaire de bateau ou de cargaison, qui aura souffert quelque dommage, soit par suite d'attroupemens & de voies de fait, soit par une interruption de route ou de navigation, résultant d'abattis d'arbres, ou de tout autre acte de violence, sera indemnisé par la commune dans le territoire de laquelle le dommage aura été causé, conformément à la loi du 7 vendémiaire an 4.

» Les commissaires du Directoire exécutif près les tribunaux civils sont spécialement chargés de faire à cet effet toutes les diligences & poursuites nécessaires, & d'en rendre compte au ministre de la justice.

» X. Les commissaires du Directoire exécutif près les administrations centrales & municipales veilleront particu-

lièrement à l'exécution de l'article VII du titre IV de la même loi, portant que, lorsque des ponts auront été rompus, des routes coupées ou interceptées par des abattis d'arbres ou autrement dans une commune, la municipalité ou l'administration municipale du canton les fera réparer sans délai aux frais de la commune, sauf son recours contre les auteurs du délit.

» XI. Il sera placé à Nord-Libre, à Mortagne & à Gand une force armée composée au besoin de vétérans nationaux, pour protéger la liberté de la navigation.

» Les chaînes & autres outils & instrumens possédés ci-devant par des corporations de bateliers, chambres d'assurance, ou autres corps supprimés, & qui étoient destinés à relever des bateaux échoués ou naufragés, seront remis sous la garde des administrations municipales, & seront à la disposition des ingénieurs des ponts & chaussées & des écluseirs.

» XIII. Le présent arrêté sera, à la diligence des administrations centrales des départemens du Pas-de-Calais, du Nord, de Jemmapes, de la Lys, de l'Escaut, de la Dyle & Deux-Nèthes, imprimé, publié & affiché partout où il appartiendra.

» Les ministres de l'intérieur, de la police générale, de la justice & de la guerre sont chargés de son exécution, chacun en ce qui le concerne. »

Cet arrêté fut accueilli avec la plus vive sensation. Les négocians, les intéressés dans les houillières, les charbonniers, les habitans du département de Jemmappes, célébrèrent des fêtes publiques; des prix furent distribués à leurs frais, & par-tout la joie & l'allégresse se répandoient au milieu des cris répétés de *vive la République !*

D'après les dispositions de cet arrêté, il a paru à votre commission qu'il étoit satisfait au message, & qu'un nouveau rapport, sur lequel elle ne pouvoit proposer que

l'ordre du jour devenoit inutile ; mais, en examinant l'état de la queſtion, elle a fait différentes obſervations, qui étant étrangères à l'objet pour lequel elle avoit été créée, elle a cru qu'elle ne pouvoit entrer dans ces détails. C'eſt ce qui m'a déterminé à monter à cette tribune, pour ſoumettre au Conſeil l'analyſe courte & ſuccincte de mes obſervations ſur la navigation intérieure.

Je n'examinerai point s'il eſt de l'intérêt de l'Etat & du commerce de rétablir proviſoirement les corps de navigation. Outre que ces rétabliſſemens ſeroient inconſtitutionnels, c'eſt que, ſi même ils ne l'étoient pas, je dirois encore qu'il faut ſe hâter de les ſupprimer, pour l'intérêt de l'Etat & des particuliers, parce que le commerce étant l'objet pour lequel eſt faite la navigation, dès qu'elle eſt entre les mains des corporations, elles en font l'objet principal des ſpéculations, & les negocians leur ſont ſubordonnés.

C'eſt ainſi qu'une malheureuſe expérience a appris, dans les départemens du nord de la République, que les maîtres bateliers ſe coaliſant, portent à un taux exceſſif le prix de leurs chargemens ou de fret, qui ſouffrent une augmentation journalière, portée au double du prix ordinaire depuis quelques années ; c'eſt ainſi que, récemment encore, les bateliers & halleurs ſe ſont portés aux dernières violences contre les navigateurs, près de Nord-Libre : mais l'exécution des lois & de l'arrêté du Directoire exécutif y apporteront le vrai remède, qui dépend ſeul aujourd'hui de l'énergie & du républicaniſme des autorités conſtituées.

Je n'examinerai pas davantage l'article III de la loi du 12 juin 1791, qui maintient le traité de Crépin. La réunion de la ci-devant Belgique, la diſſolution complète des corps qui exiſtoient, la faculté accordée à tout citoyen d'uſer de ſon induſtrie, font ceſſer tous traités, parce qu'on ne voit plus deux parties diſtinctes intéreſſées au maintien du pacte.

Je me bornerai à quelques réflexions que m'a fait naître

l'arrêté du 17 thermidor an 6. Le Directoire exécuif n'a pu, par cet arrête, que prendre les mesures que lui donne la constitution pour assurer la pleine & entière exécution des lois & réglemens non abrogés sur les fleuves & rivières; mais il n'a pu compléter la législation, pour donner à la navigation intérieure en général son état de perfection dont je crois qu'il est urgent de s'occuper.

C'est une vérité aujourd'hui démontrée que la prospérité du commerce fait celle de l'Etat; que la félicité & l'économie des transports en sont un puissant véhicule; que la navigation intérieure est reconnue, chez toutes les nations, comme un des objets qui mérite toute l'attention du gouvernement. L'exemple de la République batave & des neuf départemens réunis, enrichis & fertilisés par leurs canaux & rivières, arrête l'œil de l'observateur & de l'économiste.

La France est arrosée par de grands fleuves & de grandes rivières qui peuvent aisément se rendre navigables jusques près de leurs sources. Des canaux sont faciles à construire; mais la République a dû jusqu'à présent les négliger par le défaut de finances, & par le changement de législation, qui, supprimant les corvées, ont laissé dégrader les rives & les bords des rivières, que quelques fonctionnaires publics, par un zèle mal entendu, prétendent encore aujourd'hui abusivement faire entretenir par des riverains, malgré la suppression des corvées.

Dans cet état de choses, ne seroit-il pas nécessaire d'avoir des fonds destinés spécialement à l'entretien & à l'amélioration de la navigation? Et si cela est possible, son état ne peut que s'accroître & prospérer.

On sent qu'on ne peut plus surcharger les contribuables par des impositions nouvelles; & d'ailleurs ils verroient avec déplaisir que cette surcharge seroit à l'avantage de tel ou tel département éloigné, tandis que, dans leur opinion, ils n'en retireroient aucun bénéfice.

Déja, citoyens législateurs, vous avez décrété que l'entretien des routes seroit supporté par ceux qui en profitent,

& que les fonds procédans du droit de passe contourneroient à l'entretien & à l'amélioration de ces mêmes routes. Il est inutile de vous répéter les principes qui vous sont connus ; leur application est ici très-facile.

Pour une navigation intérieure, il faut les frais de curement des rivières & canaux, la construction & l'entretien des digues, établissement & réparations des écluses, encaissement des canaux & coupures, &c. : de là il suit qu'il doit être payé un droit non-seulement pour le passage des écluses, mais aussi pour la navigation des rivières non écluses, selon les distances à désigner & à déterminer d'après les localités.

Si je crois que ce droit établi pourroit contourner partie au profit du trésor public, & partie à celui de la navigation intérieure de la République, je crois aussi qu'il seroit bon d'examiner s'il ne seroit pas plus profitable à la chose publique de stimuler le zèle de chaque département, en destinant une quotité, par exemple, trois cinquièmes du produit à l'entretien & à l'amélioration des réparations des rivières & canaux dans le même département, un cinquième au profit du trésor public, & un cinquième à la disposition du gouvernement, mais toujours uniquement destiné à la navigation intérieure, sans que ces fonds puissent être divertis pour aucune autre destination. Cette disposition seroit d'autant plus nécessaire, que déja l'expérience nous a fait sentir les inconvéniens d'une destination trop générale des fonds pour la réparation des chaussées, qui se trouvent réparées dans une partie de la République, & négligées dans une autre, tandis que chacun concourt également à son entretien. Il est même à craindre, d'après ce système, que les branches de chaussée communiquant aux grandes routes, & si nécessaires à la prospérité du commerce, ne disparoissent bientôt, si on ne revise le titre VIII de la loi du 9 vendémiaire an 6, & celle du 3 nivôse suivant, dont les inconvéniens sont aujourd'hui généralement sentis.

L'on ne peut donc trop se hâter de prendre des mesures pour l'entretien de la navigation intérieure. C'est pendant la guerre qu'il faut activer le commerce de l'intérieur, faciliter les échanges, & préparer les débouchés pour le moment où la paix ou la victoire auront donné la liberté des mers.

Il est inutile, citoyens représentans, de vous représenter que la navigation intérieure facilite la défense militaire. Trop de considérations me pressent; & vu qu'il paroît qu'il a été pourvu par l'arrêté du Directoire exécutif du 7 thermidor dernier, à l'objet de la création de votre commission, je demande qu'il soit nommé une commission de cinq membres pour examiner la proposition faite d'établir un droit de passe sur les rivières & canaux flottables & navigables : laquelle, vu l'urgence, seroit tenue d'en faire un rapport dans le terme de deux mois.

Nota. La motion a été renvoyée à la commission déja nommée pour la navigation intérieure, à laquelle le représentant du peuple Foncez a été adjoint.

DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.
Vendémiaire an 7.